北海道を安全に走るために

ストップ・ザ・交通事故
～めざせ　安全で安心な北海道～

交通事故のない安全で安心な車社会は、全道民の願いです。
交通安全を自らのことと捉え、交通ルールを守り、思いやりのある運転に努めるとともに、次のことに注意して車を運転しましょう。

交通事故犠牲者は高齢者が多い

高齢運転者は、身体機能の変化が運転に与える影響を自覚して、年齢に応じた安全運転に努めることが重要です。
高齢歩行者は、外出する時は、明るい服装で夜光反射材を身につけるとともに、自分の身体能力の変化を認識し、通り慣れた道でも、道路を横断する際は、左右をよく見て車に注意して横断歩道を渡りましょう。

悪質・危険運転者による重大な交通事故が多い

「飲酒運転」「速度の出し過ぎ」「居眠り運転」などによる重大交通事故が多く発生しています。
運転者は、交通ルールを守り、危険を予測する「かもしれない運転」を励行し、交通の危険や変化を見落とさないようにしましょう。

シートベルト非着用者による死者が多い

シートベルトを着用していれば助かった方が数多くいます。
シートベルトは、運転者と同乗者の「命綱」です。「乗ったら締める」「乗せたら締めさせる」「締めてから発進する」習慣をつけましょう。

自転車が関わる交通事故が多い

運転者は、自転車の動向に十分注意して下さい。
また、自転車利用者は、自転車が車両であること、車道は左側通行、歩道を通行できる場合も歩行者優先の運転をするとともに、夕暮時は前照灯を早めに点灯しましょう。

目次

1．交通情勢等の概要 …… 3
1　北海道の交通情勢
2　交通事故の概要
3　正しい「情報認知」、素早く適正な「判断」、「操作」

2．北海道の交通死亡事故の形態と予防 …… 9
1　北海道で多い事故の形態
2　歩行者被害の事故
3　車両単独事故
4　正面衝突事故
5　居眠り運転や覚低走行による死者が多い

3．高齢運転者による交通事故の概要等 …… 14
1　北海道の高齢者運転免許人口
2　北海道の高齢者の人口と免許人口の推移
3　北海道の高齢運転者の人身交通事故発生推移
4　北海道の高齢者運転者による交通事故分析結果（過去３年間）
5　高齢運転者の交通事故防止ポイント

4．北海道の自転車事故の実態 …… 18
1　自転車事故の発生状況
2　類型別の自転車事故
3　自転車事故を防止するためのポイント

5．二輪車の安全運転 …… 20
1　二輪車の事故
2　二輪車との事故を防止するために

6．シートベルトの正しい着用 …… 22
1　シートベルト着用の現状
2　シートベルトの着用と交通事故

7．北海道の冬道の環境に応じた安全運転 …… 24
1　冬季の事故要因
2　冬型交通事故を防ぐための一般的なポイント
3　暴風雪など悪天候時の事故防止ポイント

8．交通安全のしおり …… 28
1　運転免許手続きのあらまし
2　車両故障時の対応
3　道路交通情報の活用
4　交通事故の損害賠償など
5　交通事故の相談窓口

1. 交通情勢等の概要

1　北海道の交通情勢

（1）地域の特性

1）地形と気象

北海道は国土面積の約22%を占め、九州・四国・岩手県・宮城県を合わせた面積に匹敵する広大な地域でありながら、人口は総人口のわずか4.2%で、さらに各市町村が分散しているため、生活圏や行動圏が広く自動車交通への依存度が極めて高いという特性を持っています。

また、冬季の積雪・寒冷な気象が四季の変化をはっきりとさせ、季節ごとに道路交通環境が明確に異なるという、他府県には見られない特徴があります。

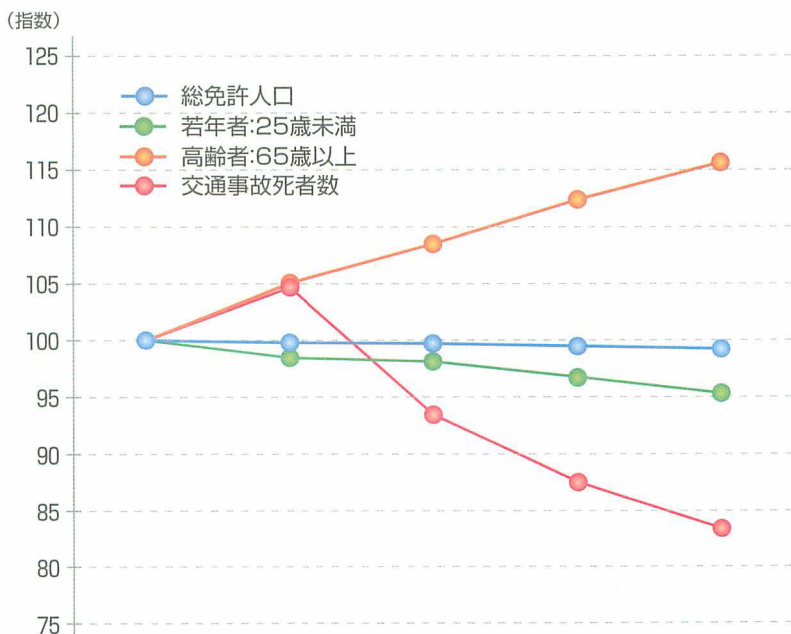
2）道路交通環境

広大な面積、明確な四季の変化は、次のような北海道特有の道路交通環境を作り出しています。

- **都市間距離が長く、主要都市を結ぶ交通需要が高い**
- **郊外の幹線道路は道路幅が広く、直線道路が多い**
- **自動車の走行速度が全国と比べて速い**
- **冬季は積雪などにより道路幅が狭まり、交通容量が低下する**

（2）北海道の交通情勢の推移

北海道は全国平均を上回るスピードで人口減少と高齢化が進んでいる地域です。この5年間の北海道の免許人口はほぼ横ばいで、交通事故死者数は16.6ポイント減少しています。しかし、免許人口の内訳を見ると、この5年間で25歳未満の若年者免許人口が4.7ポイント減る一方で、65歳以上の高齢者免許人口は逆に15.7ポイント増加しています。このことから、北海道では運転免許保有者の高齢化が着実に進んでいることが分かり、交通情勢においても高齢者層の割合が高まっているといえます。

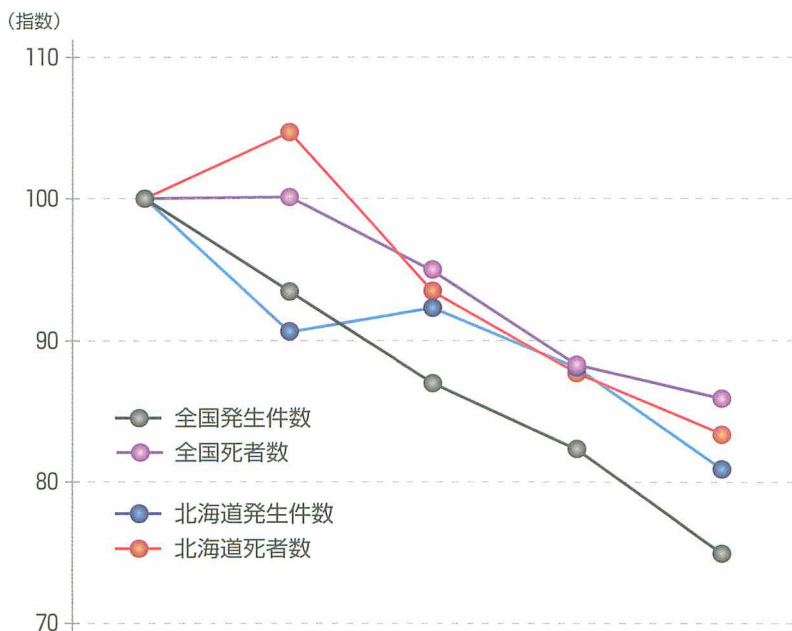
●運転免許人口及び交通事故死者数の推移（過去5年間）

区分／年別	26年	27年	28年	29年	30年
総免許人口	3,391,026(100.0)	3,388,004(99.9)	3,380,691(99.7)	3,372,541(99.5)	3,362,940(99.2)
若年者:25歳未満	215,691(100.0)	212,334(98.4)	211,540(98.1)	208,962(96.9)	205,511(95.3)
高齢者:65歳以上	694,783(100.0)	730,308(105.1)	754,163(108.5)	780,697(112.4)	803,910(115.7)
交通事故死者数	169(100.0)	177(104.7)	158(93.5)	148(87.6)	141(83.4)

※（　）内は平成26年を100とした指数

2 交通事故の概要

(1) 全国･北海道の人身交通事故発生の推移

この5年間の人身交通事故発生件数は全国で25.0ポイント減少していますが、北海道では19.1ポイント減少しています。一方、交通事故死者数は全国で14.1ポイント減少していますが、北海道では16.6ポイント減少しています。

●人身交通事故発生件数･死者数の推移（過去5年間）

区分／年別		26年	27年	28年	29年	30年
全国	発生件数	573,842(100.0)	536,789(93.5)	499,201(87.0)	472,165(82.3)	430,601(75.0)
	死者数	4,113(100.0)	4,117(100.1)	3,904(94.9)	3,630(88.3)	3,532(85.9)
北海道	発生件数	12,274(100.0)	11,123(90.6)	11,329(92.3)	10,815(88.1)	9,931(80.9)
	死者数	169(100.0)	177(104.7)	158(93.5)	148(87.6)	141(83.4)

※（　）内は平成25年を100とした指数

(2) 北海道の交通事故の概要

1）交通事故の年別推移

交通事故による死者数は、初めて全国ワーストワンになった昭和45年で882人、最多は翌46年の889人でした。

平成4年から14年までは11年連続全国ワーストワンという厳しい状況が続きましたが、平成18年から200人台に減少し、平成25年以降は連続して100人台で推移しています。

平成30年の死者数141人は、交通統計の記録がある昭和22年（150人）以降、最も少ない死者数です。

交通事故の発生件数は、平成12年の30,806件が最多で、平成21年以降は1万件台に減少し、平成28年に増加に転じた他は減少傾向にあります。

平成30年は1万件を割り、昭和41年以降、最も少ない発生件数です。

その要因としては、運転者の安全運転意識の向上、安全施設や道路の整備、車両の安全性能の向上、救急医療体制の整備等が考えられます。

●人身交通事故発生件数・死者数の推移（過去10年間）

			21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年
北海道	発生件数		19,503	18,088	16,395	14,973	13,722	12,274	11,123	11,329	10,815	9,931
	死者数		218	215	190	200	184	169	177	158	148	141
	札幌	発生件数	13,242	12,273	11,174	10,112	9,411	8,684	7,851	7,994	7,817	6,956
		死者数	110	101	87	95	93	82	94	88	73	66
	函館	発生件数	1,702	1,621	1,434	1,358	1,161	989	937	910	836	800
		死者数	22	16	14	13	14	16	11	12	12	11
	旭川	発生件数	2,027	1,862	1,658	1,573	1,428	1,180	950	1,069	942	987
		死者数	34	33	41	37	29	33	30	22	22	32
	釧路	発生件数	1,740	1,607	1,448	1,365	1,195	927	963	985	905	899
		死者数	37	41	31	42	31	29	29	24	27	24
	北見	発生件数	792	725	681	565	527	494	422	371	315	289
		死者数	15	24	17	13	17	9	13	12	14	8
致死率	北海道		0.91	0.96	0.96	1.1	1.12	1.15	1.33	1.16	1.15	1.21
	全国		0.54	0.55	0.55	0.53	0.56	0.57	0.61	0.63	0.63	0.67

※致死率とは、死傷者100人に占める死者数

2）全国と比べた北海道の交通死亡事故の特徴（過去3年間）

交通死亡事故を全国と比べると、四輪乗車中の割合が高くなっています。事故類型別では正面衝突、事故原因別では最高速度違反による事故が多いのが特徴です。

●死者の状態別では、全国に比べて四輪乗車中の割合が高い（死者数対比）

北海道 55.7% ⇔ 33.9% 全国

●事故類型別では、全国に比べて正面衝突の割合が高い（事故件数対比）

北海道 18.4% ⇔ 9.7% 全国

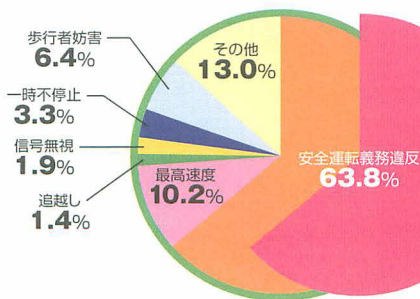
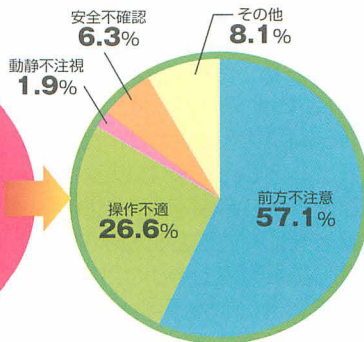
●事故原因別では、全国に比べて最高速度違反の割合が高い（事故件数対比）

北海道 10.2% ⇔ 4.3% 全国

●死傷者100人に占める死者数 $\left(\frac{\text{死者数}}{\text{死者数}+\text{負傷者}}\times100\right)$ は 北海道 1.17人 全国 0.64人

死亡事故を年齢層別（第1当事者）でみると、65歳以上の高齢者（構成率26.7%）が最も多く、次いで40歳代（同17.3%）、50歳代（同16.3%）の順となっています。

3）交通死亡事故の原因

過去3年間の死亡事故の原因をみると、約6割が「安全運転義務違反」、具体的には「前方不注意」や「操作不適」などの、いわゆる**“うっかり・ぼんやり運転”**となっています。

●死亡事故の原因(過去3年間)　　●安全運転義務違反の内訳(過去3年間)

※「過去3年間」とは平成28年から平成30年までをいう（以下同じ）。

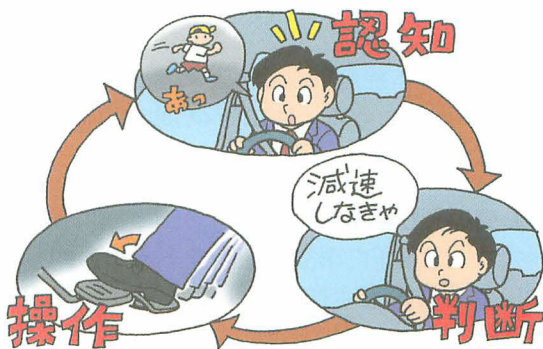
●主要国道での交通死亡事故発生状況(過去3年間)

国道(号)	始·終点	距離(㎞)	死者数
5号	函館市～札幌市中央区	279.6	14
12号	札幌市中央区～旭川市	136.2	16
36号	札幌市中央区～室蘭市	133.2	12
37号	山越郡長万部町～室蘭市	80.8	2
38号	滝川市～釧路市	298.7	13
39号	旭川市～網走市	213.6	5
40号	旭川市～稚内市	249.8	7

国道(号)	始·終点	距離(㎞)	死者数
44号	釧路市～根室市	124.8	2
228号	函館市～桧山郡江差町	151.5	3
229号	小樽市～江差町	307.0	3
230号	札幌市中央区～久遠郡せたな町	195.4	6
237号	旭川市～浦河町	260.0	6
274号	札幌市北区～川上郡標茶町	371.8	3
275号	札幌市中央区～枝幸郡浜頓別町	315.2	2

3 正しい「情報認知」、素早く適正な「判断」、「操作」

人間の注意力や判断力には限界があります。常に良好な心身の状態を保ち、危険を予測した防衛運転に徹することがドライバーの責務です。

事故の約90%は運転者の認知の遅れと判断のミスから起きています。

正しい合図を実践しましょう!

右折や左折、進路変更など、運転中の合図には、他車のドライバーや歩行者、自転車利用者に自車の行動を事前に知らせるという重要な役割があり、合図が遅れたり合図を怠ったりすると、交通事故を招く危険があります。

合図の重要性をしっかり自覚して、どの時点で行うのかを再確認し、正しい合図の実践に努めましょう。

■合図とその開始時期 ※環状交差点での合図および手による合図を除く

合図	開始時期
右折、左折(方向指示器)	右·左折しようとする地点(交差点で右·左折する場合はその交差点)から30メートル手前の地点に達したとき
転回(方向指示器)	転回しようとする地点から30メートル手前の地点に達したとき
進路変更(方向指示器)	進路を変えようとする時の3秒前
徐行、停止(ブレーキ灯) 後退(後退灯)	その行為をしようとするとき

2. 北海道の交通死亡事故の形態と予防

1 北海道で多い事故の形態

過去3年間の死者数（死者数対比）を事故類型別で見ると、次の3つが多い実態にあります。

- **・歩行者事故　143人(32.0%)**
- **・車両単独事故　120人(26.8%)**
- **・正面衝突事故　93人(20.8%)**

これら3つの事故形態による死者数は356人で、過去3年間の交通事故死者数447人の79.6%を占めています。発生件数で比べても、これら3つの事故形態は全国と比べて9.9ポイント多い実態にあります。

2 歩行者被害の事故

（1）発生状況

歩行者被害の事故は、過去3年間の死者数が143人で全死者数の32.0%を占めています。時間別では、143人のうち76人（53.1%）と5割以上は16～22時の夕方から夜間に集中しています。場所別では、市街地で131人（91.6%）と大半を占めています。また道路横断中における方向別では、右から左への横断者68人（66.7%）と大半を占めています。

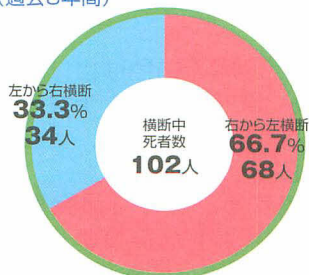
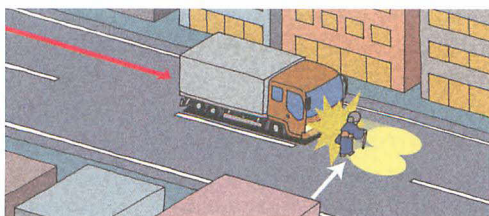
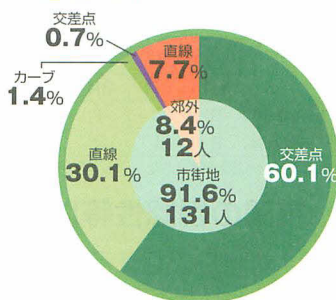
歩行者事故死者数 143人

●歩行者死亡事故の時間別発生状況（過去3年間）

16時～22時に集中、143人中76人・53.1%

時間	死者数	時間	死者数
0 ～ 2時	10人(7.0%)	12～14時	5人(3.5%)
2 ～ 4時	6人(4.1%)	14～16時	9人(6.3%)
4 ～ 6時	8人(5.6%)	16～18時	38人(26.6%)
6 ～ 8時	5人(3.5%)	18～20時	19人(13.3%)
8 ～10時	8人(5.6%)	20～22時	19人(13.3%)
10 ～12時	8人(5.6%)	22～24時	8人(5.6%)

●歩行者死亡事故の場所別発生状況（過去3年間）

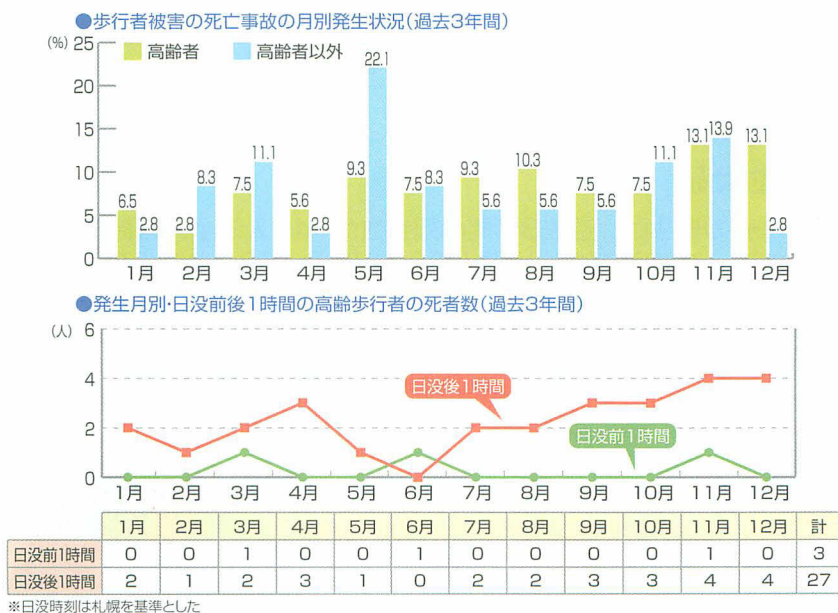
●道路横断中における死亡事故の方向別状況（過去3年間）

（2）高齢歩行者被害の交通事故の状況

過去3年間の歩行中の交通事故死者数は計143人ですが、そのうち65歳以上の高齢者は107人（74.8%）で全体の7割以上を占めており、75歳以上の高齢者は82人（57.3%）となっています。

高齢歩行者被害の死亡事故の月別発生状況は、日が暮れる時間が早まる11月と12月に多発しています。

また、日没前後1時間の高齢歩行者の死者数を見ると、日没前1時間では年間3人であるのに対して日没後1時間では年間27人となっており、日没後の1時間が危険な時間帯であることが分かります。

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
日没前1時間	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	3
日没後1時間	2	1	2	3	1	0	2	2	3	3	4	4	27

※日没時刻は札幌を基準とした

（3）夜間の視認性等について

夜間は前照灯で見える範囲が限られ、視認性が低下して暗闇に潜む危険を見落とすおそれがあります。

色別による夜間の視認性は、白色や黄色などの明るい色は目につきます。しかし、黒色やこげ茶色などの暗い色は近づくまで認識できません。あらかじめ視認性の低下による危険を予測し、事故を回避するため、その状況に応じた速度の調整等のいわゆる「防衛運転」が必要です。

自車の前照灯と対向車の前照灯の光が交錯することで「蒸発現象」が生じ、横断中の歩行者や自転車が一瞬「見えない状態」になります。特に降雨時や雨上がりの路面湿潤時はこの現象に配意した慎重な運転が必要です。

50m手前からの前照灯を下向きにした場合、白、青、黄はかろうじて認識ができる。

50m手前からの前照灯上向きの場合、黒、こげ茶は認識が難しい。

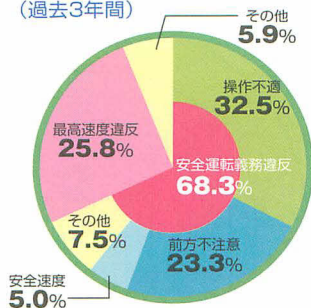
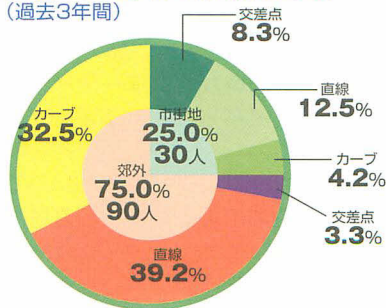
●蒸発現象

・夜間は道路の右側部分は前照灯の照射外で、右からの横断歩行者が発見しにくくなります。
・夜間における対向車の直後からの横断歩行者は、対向車のライトで目が眩惑されて見落としがちです。

3 車両単独事故

車両単独事故による過去3年間の死者数は120人で全死者数の26.8%を占めています。車両単独事故の原因は「操作不適」や「前方不注意」などの「安全運転義務違反」が全体の68.3%と多く、「最高速度違反」は25.8%となっています。高速走行や凍結路面でのスリップなどによって車のコントロールを失った時や居眠り運転、ぼんやり運転が原因となって路外への飛び出し、立木や電柱、防護柵に衝突するケースが多い事故です。

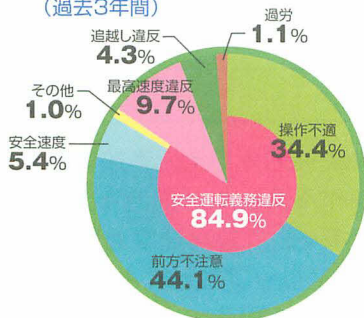
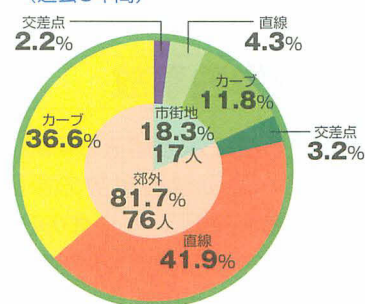
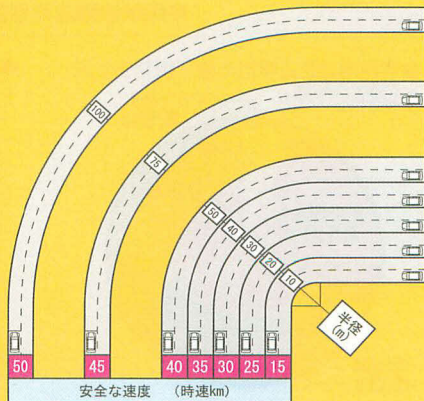
車両単独事故死者数 120人

●車両単独死亡事故の違反別発生状況（過去3年間）

●車両単独死亡事故の場所別発生状況（過去3年間）

4 正面衝突事故

正面衝突事故の過去3年間の死者数は、93人（20.8%）と全死者数の約2割を占めており、正面衝突が死亡につながりやすいことを示しています。

正面衝突死亡事故の原因は、「操作不適」「前方不注意」などのいわゆる「安全運転義務違反」が全体の84.9%を占め、多くは直線道路での速度違反や無理な追い越し、カーブでのアクセル、ブレーキ操作不適によるものです。

わずかな操作ミスでもセンターラインをはみ出すと重大事故につながります。特に冬道はセンターラインや外側線などの道路標示が見えにくいので注意が必要です。

正面衝突死者数 93人

5 居眠り運転や覚低走行による死者が多い

（1）居眠り運転の実態

過去3年間における正面衝突と車両単独事故の死亡事故の件数は193件（死者数213人）で、全死亡事故の45.6%を占めています。

この中には、ブレーキ、スリップなどの形跡、痕跡がない、周囲に脇見の要因となるものがない、郊外の直線またはカーブで対向車線へのはみ出しや路外に逸脱しているなど、「居眠り運転」または「覚低走行」が原因と見られる事故も発生しております。

「覚低走行」とは、睡眠不足や過労状態でもない良好な心理状態で運転中に、眠気の自覚がないにもかかわらず、注意力が居眠り運転時と同じくらい著しく低下した状態になることです。この「覚低走行」は2～3秒と瞬間的に発生するためドライバーの自覚は低いのですが、何度か繰り返されると「居眠り運転」に至る危険性が高くなります。

（2）居眠り運転や覚低走行の予防ポイント

①居眠り運転

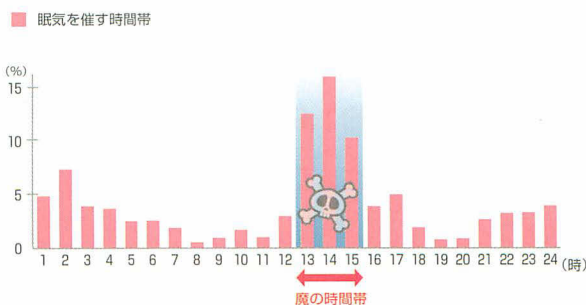
単調な道路を運転していると睡魔は2時間サイクルで襲ってきます。道の駅などで2時間に1回以上は休憩をとりましょう。

運転中に睡魔が襲ってきたら短時間（15分程度）の仮眠が効果的であるといわれています。駐車帯等の安全な場所に駐車して短時間の仮眠をとりましょう。

②覚低走行

視線を一点に固定すると「覚低走行」に至る危険性が高くなります。スピードメーターのチェックや、サイドミラーでの後方確認など、意識的に視線を動かして脳に刺激を与えましょう。

（3）居眠りを催す時間帯

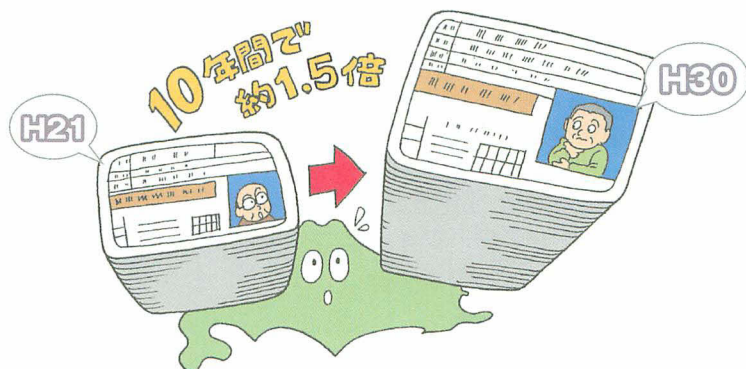
これまでの研究結果から、眠気の原因は睡眠不足と体内リズムによって生じるといわれています。12時間サイクルでの眠気は午後2時頃に催しますが、日中の眠気の中で最も多くの人が眠たくなる時間帯です。ここに単調な運転中などに発生する2時間サイクルの眠気が重なった時、強い眠気が襲って来ることから「魔の時間帯」といわれます。

3. 高齢運転者による交通事故の概要等

1 北海道の高齢者運転免許人口

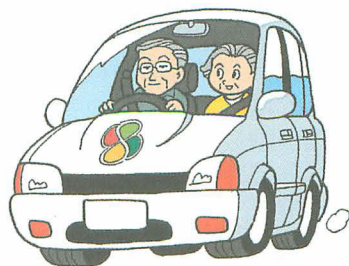
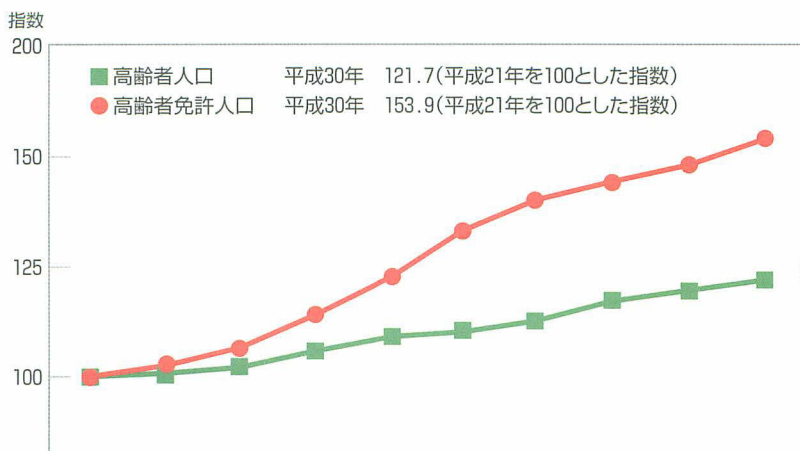
高齢者運転免許人口は、この10年間で約1.5倍に増加

65歳以上の高齢者の免許人口は、平成21年では約52万人でしたが、平成30年には約80万人となり、この10年間で約1.5倍に増加しました。

北海道は人口減少と高齢化が進んでおり、国の推計では10年後には北海道の総人口は約468万人となり、平成30年の約534万人から約66万人減少し、高齢化率は平成30年の30.3%から35.6%まで高まると予測されています。また、北海道は各市町村が点在する広域分散型の地域構造や積雪寒冷という気象条件により、自動車交通依存度は他府県と比べて極めて高くなっています。

このような地域特性の中で、北海道の高齢者運転免許人口は1年後には82万人台に増加すると予測されています。

2 北海道の高齢者の人口と免許人口の推移

過去10年間で

- **高齢者人口は約1.2倍に増加**
- **高齢者運転免許人口は約1.5倍に増加**

■高齢者人口及び高齢者免許人口の推移

区分＼年別		21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年
高齢者人口(人)		1,330,535	1,339,274	1,353,481	1,405,319	1,451,627	1,462,090	1,498,651	1,555,688	1,589,259	1,618,695
	指数	100.0	100.7	101.7	105.6	109.1	109.9	112.6	116.9	119.4	121.7
高齢者免許人口(人)		522,515	535,729	557,716	594,968	641,130	694,783	730,308	754,163	780,697	803,910
	指数	100.0	102.5	106.7	113.9	122.7	133.0	139.8	144.3	149.4	153.9

3 北海道の高齢運転者の人身交通事故発生推移

人身交通事故に占める高齢運転者の事故件数の割合はこの10年間で1.6倍に増加

高齢者運転免許人口の増加に伴い、高齢運転者による人身交通事故が急増しています。平成30年中の人身交通事故の発生9,931件のうち、65歳以上の高齢運転者による人身交通事故の発生は2,525件で全体の25.4%を占めています。

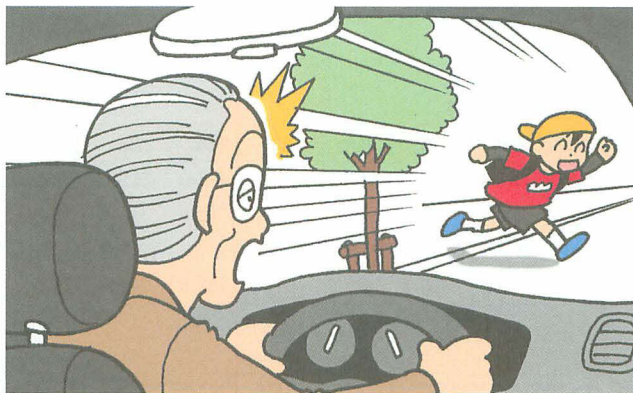
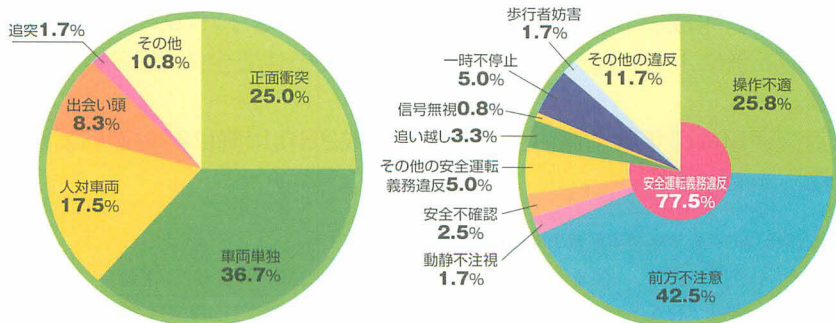
人身交通事故の年齢別発生件数では、平成26年以降は高齢運転者が、2割以上を占めています。

■人身交通事故に占める高齢運転者の事故件数の割合

区分＼年別		21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年
発生件数(件)		19,503	18,088	16,395	14,973	13,722	12,274	11,123	11,329	10,815	9,931
	高齢者事故件数(件)	3,095	3,022	2,770	2,734	2,674	2,586	2,541	2,512	2,630	2,525
	占率	15.9	16.7	16.9	18.3	19.5	21.1	22.8	22.2	24.3	25.4

4 北海道の高齢運転者による交通事故分析結果（過去3年間）

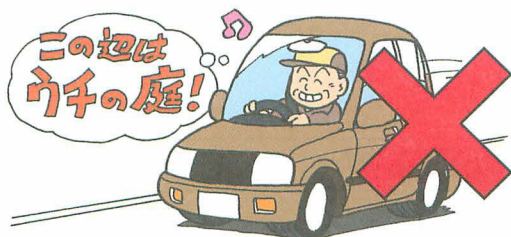
発生状況

高齢運転者による交通死亡事故を類型別で見ると、車両単独や正面衝突、人対車両、出会い頭の事故などが目立ちます。これらの事故を原因別に見ると、無謀運転をしているわけではなく、前方不注意、操作不適といったミスによる安全運転義務違反が77.5%と大半を占めています。

●高齢運転者の事故類型と事故原因(過去3年間)

5 高齢運転者の交通事故防止ポイント

● 交差点における安全確認

一時停止標識の設置されている交差点では確実に停止し、設置のない交差点についても確実に左右の安全確認をしてください。

● 走り慣れた道路は要注意

走り慣れた道路では「我が家感覚」で警戒心が乏しくなり、安全確認を怠る傾向がありますので、注意してください。

● ゆとりを持って

例えば右折時、高齢運転者は対向車の速度ではなく距離で判断する傾向があります。常にゆとりを持った運転に心がけてください。

● スピードは控え目に、車間距離は十分に

視覚機能の低下で視野も狭くなります。スピードを出すと視野はさらに狭くなり情報の認知が遅れ危険です。

また、加齢による身体能力の低下を補うため、車間距離を十分にとることを習慣づけてください。

● 長時間の運転は避ける

長時間の運転は眠気を誘うほか、注意力や反射能力の低下、手足のこわばりなど、安全運転に支障がでてきます。

4. 北海道の自転車事故の実態

1 自転車事故の発生状況

交通事故に占める自転車対車の事故の発生割合を過去3年間で見ると右図のとおりです。

自転車事故は他の交通事故と比べ発生した時は、被害の程度は比較的大きく、死亡という事態も懸念されます。

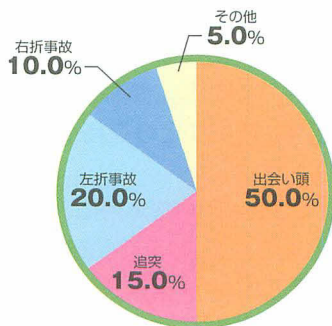
ドライバーとしては、自転車事故を防ぐために「自転車の交通ルール」を知るとともに「自転車の通行」状況を見極めることが大切です。

●事故件数と死者数(過去3年間)

項目	数
交通事故件数	32,075件
自転車対車の交通事故件数	4,328件 (構成比 13.5%)
交通事故死者数	447人
自転車対車の交通事故死者数	20人 (構成比 4.5%)

2 類型別の自転車事故

過去3年間の自転車対車の交通死亡事故の発生は20件です。

類型別では、「出会い頭」による事故の発生が10件（50.0%）と最も多いことから、相互に交差点へさしかかった時は左右の安全確認を励行し、事前に危険を回避することが大切です。

3 自転車事故を防止するためのポイント

● 自転車の保護

自転車は歩道と車道の区分があるところでは、原則として車道を通行します。車道を通行する自転車の安全に十分配慮しましょう。

交差点とその周辺では

・右折時は対向車の後方から来る自転車や右折先の横断歩道を渡る自転車に注意する。

・左折時は後方から来る自転車の巻き込み事故を予測し、左後方を十分確認し、左側端に寄り徐行して左折する。

・信号のない交差点では出会い頭事故を予測して徐行、または一時停止する。

車道では

・前方を走る自転車を見かけたら、まず減速し動きの変化を確認する。

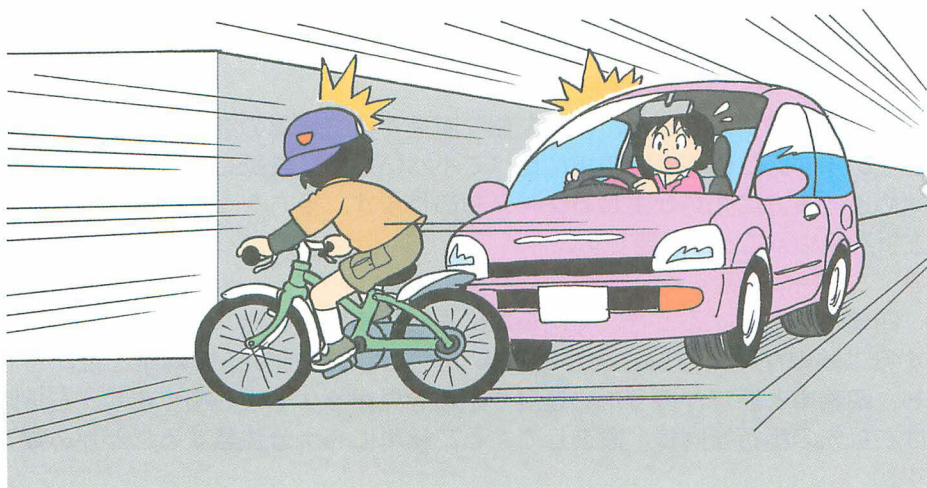
・歩道から車道へ飛び出す自転車に注意する。

・建物や塀、樹木などで見通しの悪い道路では飛び出しを予測して減速する。

夜間は

・無灯火の自転車や黒っぽい服装の自転車利用者に十分注意する。

・コンビニなど明るい場所の前後は暗く見えるので、見落としに十分注意する。また、店舗周辺では不規則横断する自転車を予測する。

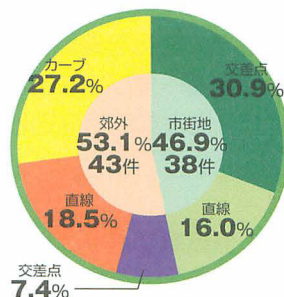
・薄暮の時間帯は視界が悪いので前方左右をよく確認する。

5. 二輪車の安全運転

1 二輪車の事故

過去3年間の二輪車事故を発生場所別で見ると、市街地の交差点（30.9%）、直線（16.0%）や郊外のカーブ（27.2%）、直線（18.5%）などで多く発生しています。二輪車事故の大半は車両相互（60.5%）や単独（24.7%）ですが、これを違反別で見ると安全不確認や前方不注意等、いわゆる安全運転義務違反が67.9%を占めています。

市街地は運転者にとって注意すべき要素が多いため、見落としや思い込みが生じやすく、車体の小さい二輪車は事故に遭いやすいといえます。二輪車事故を防止するためには、危険を予測する"かもしれない運転"を励行する必要があります。

●二輪車人身事故の場所別発生状況（過去3年間）

人身事故件数 81件

2 二輪車との事故を防止するために

二輪車との交通事故を防止するには、二輪車の運転者だけでなく、四輪車の運転者も注意すべきポイントがあります。

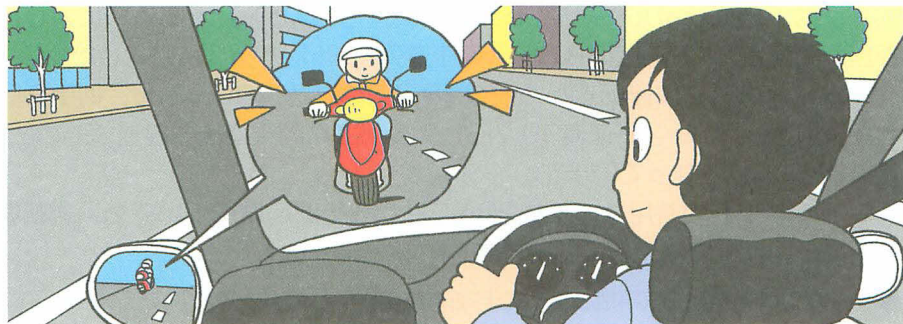
● 左折時の巻き込みに注意

四輪車が左折するとき、後方左側を直進する二輪車の巻き込み事故が多発しています。二輪車は四輪車に比べて小さいため、確認しにくい上、左折を始めると後方に死角が生じるケースもあります。後方を十分に確認してから左折を始めることが必要です。

● 右折時の直進する二輪車に注意

四輪車が右折するとき、対向車線にも右折車がいると、その後方から直進する二輪車が見えないことがあります。また、直進する二輪車を視認しても、四輪車と感覚が違うため速度や距離を見誤るケースもあります。右折時は右折先の歩行者同様、直進してくる二輪車にも十分注意することが必要です。

● 進路変更時の死角に注意

走行中に進路を変更するとき、後方の視界に一部死角が生じることがあります。四輪車なら視認できても、二輪車だと見落としてしまう可能性がありますので、進路変更する前に後方をしっかり確認することが必要です。

～二輪車の安全走行ポイント～

● 気温・天候の変化に注意

広い北海道は地域によって気象条件が大きく異なります。ツーリング中に天候が急に変化して気温が下がると、体が硬くなり、動きが悪くなります。海岸線を走行するときは強い風による影響も考慮した服装を用意しましょう。

● 速度を出しやすい

交通量が少なく、道路幅が広い、直線道路ではついつい速度を出してしまいがちです。常にスピードダウンを心掛けましょう。

● 長距離運転による疲労運転等

他府県と比べると面積の広い北海道では長距離運転が多くなるため、疲労運転やぼんやり運転になりがちです。ゆとりを持ったツーリング計画を立て、適宜休憩をとるようにしましょう。

● 錯覚に注意

単調な道路や景観が続く郊外を走っていると、交差点を見落としたり、優先関係を誤ったりすることがあります。また、バランスを崩しやすい二輪車はカーブ半径や幅員にも注意しましょう。

6. シートベルトの正しい着用

1 シートベルト着用の現状

警察庁とJAF（一般社団法人日本自動車連盟）の合同全国調査によると、シートベルト着用率は全国平均で運転者が一般道98.8%（高速道99.6%）、助手席同乗者が一般道95.9%（高速道98.5%）であるのに対し、後部座席同乗者では一般道38.0%（高速道74.2%）という結果でした。

一方、北海道では運転者が一般道98.7%（高速道99.8%）、助手席同乗者が一般道95.1%（高速道99.7%）、後部座席同乗者は一般道39.1%（高速道87.4%）となっています。

シートベルトの着用は、平成20年6月から後部座席についても、運転席や助手席と同様に義務化されています。

●シートベルト着用状況(平成30年10月調査結果)

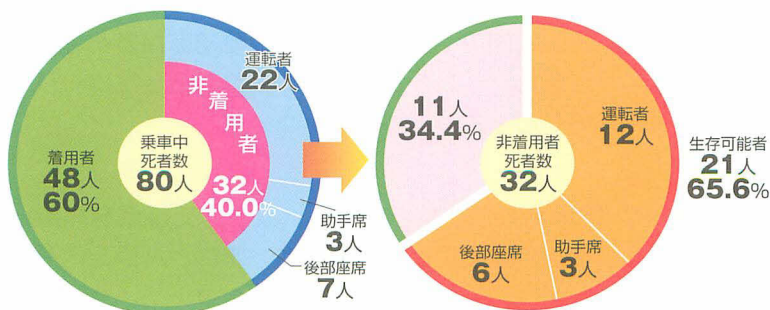
■全国　■北海道　（全国47都道府県中の順位）

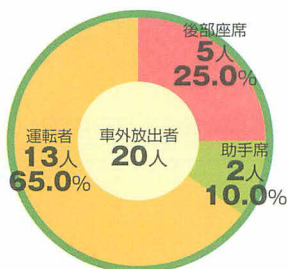
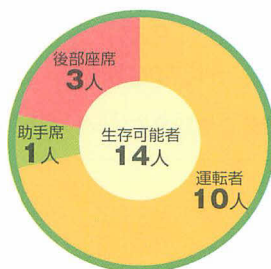
全国 一般道	全国 高速道		北海道 一般道	北海道 高速道
98.8%	99.6%	運転者	98.7%（27位）	99.8%（17位）
95.9%	98.5%	助手席同乗者	95.1%（34位）	99.7%（6位）
38.0%	74.2%	後部座席同乗者	39.1%（19位）	87.4%（6位）

2 シートベルトの着用と交通事故

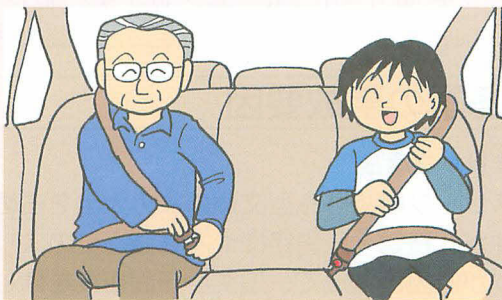
シートベルトは「あなた」と「同乗者」の命綱です。
シートベルトをしっかりと着用する習慣を付けてください。

●交通死亡事故と着用実態

平成30年中の自動車乗車中の死者 80人、うち非着用者の死者 32人

●車外放出による死者数の状況（過去3年間）

座席別の車外放出死者数

座席別の生存可能者数

～シートベルトの着用とその効果～

● 車に乗ったら、まずシートベルト

発進してからシートベルトをかけているケースをよく見かけます。車に乗ったら同乗者全員が、まず最初にシートベルトを着用する習慣を身につけてください。

● 時速7kmでの衝突が、手足で支えきれる衝撃の限度

車が衝突すると、車内に固定されていない物や人はすべて、それまでの速度で衝突した方向へ投げ出されます。「両手両足でふんばれば・・・」と思っても、大人が手足で支えきれるのは150kg前後、時速にすると7kmほどの衝撃が限界といわれています。まして時速40km、50kmでは到底支えきれません。

7. 北海道の冬道の環境に応じた安全運転

気象、路面変化の状況判断と意識の切り替えがポイント

冬季は雪の降り始めの初冬期と厳冬期では道路交通環境が大きく異なるため、気象・路面変化に応じた状況判断や運転技法・意識の切り替えが安全運転の重要なポイントになります。

●季節別交通死亡事故発生状況（1月を100とした死者数の指数表示/過去3年間）

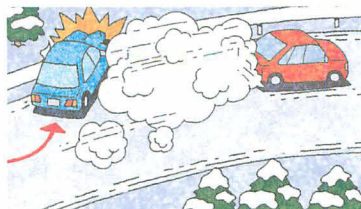
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
北海道	100	81	84	75	125	103	134	138	138	141	163	116
全　国	100	84	95	87	90	82	94	98	93	111	110	128
季　別	厳　冬		春			夏			秋		初冬	厳冬

1 冬季の事故要因

①スリップ事故

スリップ事故は冬型交通事故の大半を占めますが、積雪・圧雪路面や凍結路面でのスリップが原因となって、追突や正面衝突をはじめとする事故が発生します。

②視界不良による事故

強風による地吹雪や激しい降雪、吹雪、前車の雪煙などによる視界不良が原因となって事故が発生します。

③雪山による事故

道路脇の雪山の陰から車が出現したり人が急に飛び出してくることが原因となって事故が発生します。

④わだちによる事故

圧雪路面に生じた“わだち”にハンドルを取られたり車のコントロールを失うことが原因となって事故が発生します。

2 冬型交通事故を防ぐための一般的なポイント

● 冬の交通環境に応じた運転感覚への切り替え

冬道は路面が雪氷に覆われ、夏道とは大きく異なる

・滑りやすい　・見えにくい
・わだちができる　・道路が狭くなる

などの危険な状況が生じます。これに伴って

・スリップ事故　・視界不良による事故

が多発します。特に秋から冬への季節の変わり目は、冬道の運転感覚への切り替えの遅れが事故につながるケースも目立ちます。

● ゆとりを持って

運行時間に余裕を持ち、また、目的地の道路状況や気象状況を事前に把握し、安全なルートを選定することが大切です。特に夜間の運転、長距離運転時は注意が必要です。

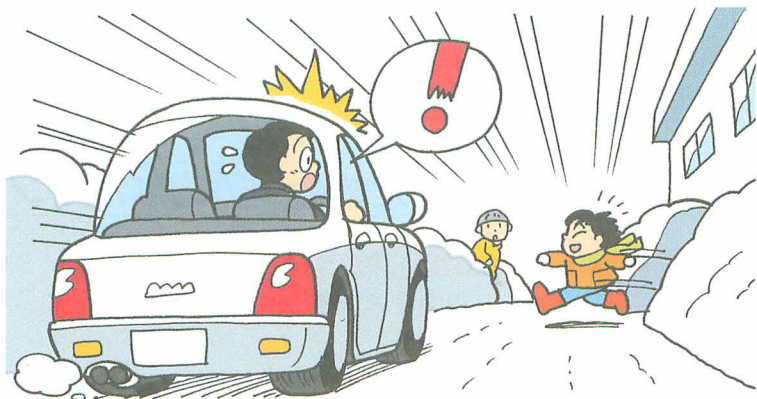
● 車間距離は夏の倍を目安に

冬型事故で最も多いのは、スリップによる追突事故です。前車の走行状況から危険を早めに察知するとともに、事故回避に必要とされる十分な車間距離を保つことが必要です。

● 早めのスピードダウン

冬道の滑りやすい路面状況をしっかり認識し、周辺の交通状況の変化にいつでも対応できるよう、早めのスピードコントロールを心掛けることが必要です。

● 雪山の陰に要注意

道路脇の雪山の陰からの車の出現や歩行者の飛び出しを想定し、早めの減速、確実なハンドル、ブレーキ操作を心掛けた「かもしれない運転」の励行が必要です。

～季節の変わり目と厳冬期では違う路面状況～

冬季間の道路は、季節の変わり目と厳冬期では異なった路面状況が出現します。

●季節の変わり目（秋から冬、冬から春）

・この時期は乾燥、湿潤、凍結、圧雪など路面状況が刻々と変化します。

・特に初冬季は比較的気温が高いため、凍結路面が滑りやすくなっています。

・黒いアスファルト路面のように見えるブラックアイスバーンが発生することもあります。

●厳冬期（12月～2月）

・路面が圧雪凍結状態になり、わだちが出現します。

・吹雪や前車の巻き上げる雪煙、道路脇の雪山など視界不良の原因となる冬季特有の事故の発生要因となる環境が出現します。

3 暴風雪など悪天候時の事故防止ポイント

北海道では、暴風雪に伴う猛吹雪や吹きだまりにより車が立ち往生する中で、排気ガスによる一酸化炭素中毒や寒さなどが原因で死傷事故が発生しています。

悪天候時は車の使用を控えるなどの判断も必要です。

(1) やむを得ず車で外出するときは

- 事前に天気や道路情報を確認するとともに、運転中もラジオなどで最新の情報を把握するなど、道路状況に応じた無理のない運転に心がけましょう。
- 吹雪等で車が立ち往生した場合に備え、防寒具、長靴、手袋、スコップ、牽引ロープなどを用意しておき、十分な燃料があることを確認しておきましょう。
- 運転中に危険を感じたら、無理をせずに最寄りの道の駅やコンビニエンスストアなどで天候の回復を待ちましょう。

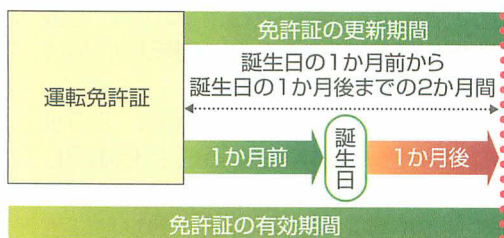
(2) もしも吹雪などで車が動けなくなったときは

- ＪＡＦ等のロードサービス、緊急の場合は、消防（119番）、警察（110番）に連絡してください。
- ハザードランプの点灯・停止表示板の設置・発炎筒の活用などにより、後続車に停止していることが判るように合図しましょう。
- 車のマフラーが雪に埋まって排気ガスが車内に逆流し、一酸化炭素中毒を起こすおそれがありますので、マフラーが雪に埋まらないように除雪をしましょう。

8. 交通安全のしおり

1　運転免許手続きのあらまし

（1）免許証の更新手続き

免許証の更新期間は、誕生日の1か月前から誕生日の1か月後までの2か月間です。有効期間が満了するまでに免許証の更新手続きをして、更新時講習を受けなければなりません。

【必要書類など】

- 運転免許証
- 更新申請書（警察署で更新手続をする場合は、申請用写真[3×2.4cm]が必要）
- 手数料

優良運転者（一定の条件が付された方などは除きます。）は、住所地を管轄する公安委員会以外の公安委員会を経由して、更新の申請をすることができます。（この場合は、更新の申請期間は誕生日の1か月前から誕生日までの1か月間です。）

■更新の特例（期間前更新）

病気療養や海外旅行等、所定のやむを得ない理由で更新期間内に手続ができないときは、更新期間前に更新手続をすることができます。

【必要書類など】

- 運転免許証
- 更新申請書（警察署で更新手続をする場合は、申請用写真[3×2.4cm]が必要）
- 期間前更新の理由を証する書類
- 手数料

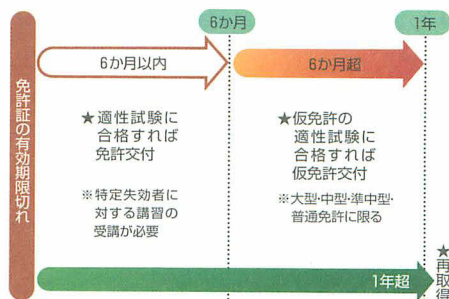
（2）免許を失効したときの手続き

◆　うっかり更新を忘れてしまったときは…（うっかり失効）

免許証の有効期限が切れた日から6か月を経過していない“うっかり失効者”は「特定失効者に対する講習」を受講し、適性試験に合格すれば、免許証を交付してもらえます。

- 失効後6か月を経過すると、運転免許試験を改めて受けなければなりませんが、失効後1年以内であれば、大型免許・中型免許・準中型免許・普通免許（1種・2種）に限り、仮免許の技能試験・学科試験が免除されます。

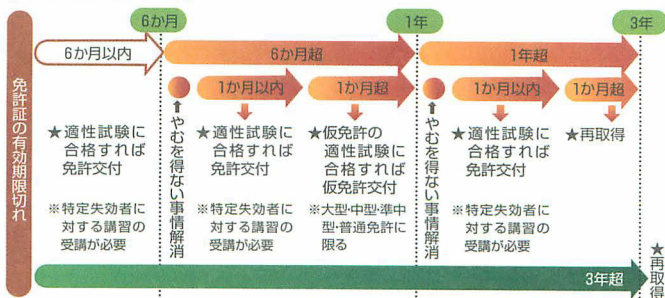
【必要書類など】

- 期限切れの運転免許証
- 運転免許申請書
- 申請用写真[3×2.4cm]
- 住民票（本籍記載のもの）
- 印鑑
- 手数料

◆ 海外渡航や災害等で、やむを得ず更新できなかったときは…（やむを得ず失効）

免許証の有効期限が切れた日から6か月を経過していない“やむを得ず失効者”は「特定失効者に対する講習」を受講し、適性試験に合格すれば、免許証を交付してもらえます。

- 失効後6か月を経過した者でも、失効後3年を経過しない場合に限り、やむを得ない事情が止んだ日から1か月以内であれば「特定失効者に対する講習」を受講し、適性試験に合格すれば、免許証を交付してもらえます。
- 失効後6か月を超え、やむを得ない事情が止んだ日から1か月以上経過した場合は、運転免許試験を改めて受けなければなりませんが、失効後1年以内であれば、大型免許・中型免許・準中型免許・普通免許（1種・2種）に限り、仮免許の技能試験・学科試験が免除されます。

【必要書類など】

- 期限切れの運転免許証
- 運転免許申請書
- 申請用写真[3×2.4cm]
- やむを得ない事情を証明する書類（病気の診断書など）
- 住民票（本籍記載のもの）
- 印鑑　●手数料

(3) 免許を紛失・汚損したときの手続き

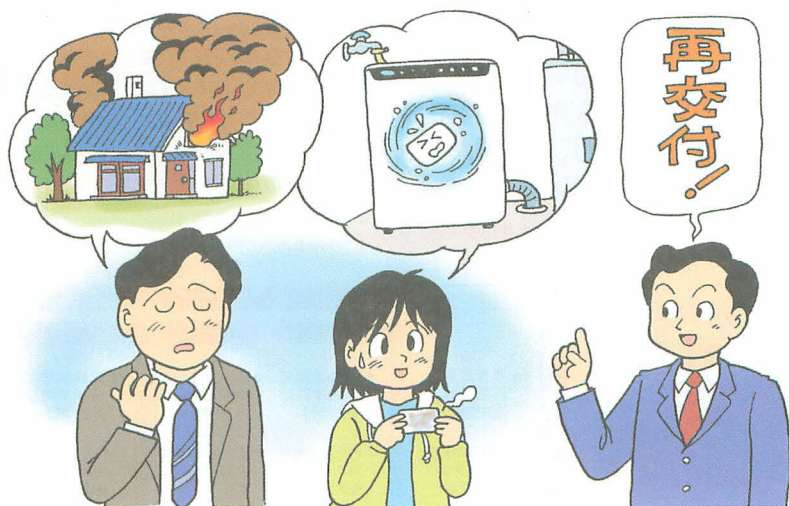
◆ 免許証を紛失してしまったときは…（再交付申請）

免許証を落としたり、なくしたり、火事で燃えてしまったりなど、紛失・滅失してしまったときは、再交付申請をすれば、新しい免許証を交付してもらえます。
※「紛失した」などと偽って、不正に再交付を受けたりすると罰せられます。

【必要書類など】
- ●再交付申請書
- ●申請用写真[3×2.4cm]
- ●身分証明書
- ●印鑑
- ●手数料

◆ 免許証を汚してしまったときは…（再交付申請）

免許証を水で濡らしてしまったり、火で焦がしてしまったなど、汚損してしまったときは、再交付申請をすれば、新しい免許証を交付してもらえます。

【必要書類など】
- ●再交付申請書
- ●汚損した免許証
- ●申請用写真[3×2.4cm]
- ●身分証明書
- ●印鑑
- ●手数料

（4）住所などが変わったときの手続き

◆ 免許証の記載事項の変更手続をしなければなりません。（無料）

記載事項変更の手続を行なっている駐在所や交番がありますので、管轄の警察署へおたずねください。

【必要書類など】
- ●運転免許証
- ●記載事項変更届
- ●新住所を確認できる住民票等

① 住所の変更

住所が変わったときは、速やかに変更手続をしなければなりません。

※変更手続が遅れると、更新手続に必要な「更新連絡書」等、大事な通知書が送付されません。速やかに変更手続を行ってください。

② 氏名の変更

結婚するなどして氏名が変わったときは、速やかに変更手続をしなければなりません。

【必要書類など】
- ●運転免許証
- ●記載事項変更届
- ●住民票（本籍記載のもの）

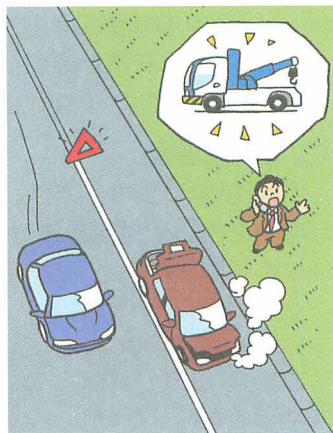
③ 本籍・国籍の変更

本籍や国籍が変わったときは、速やかに変更手続をしなければなりません。

【必要書類など】
- ●運転免許証
- ●記載事項変更届
- ●住民票（本籍又は国籍等の記載のあるもの）
- ●旅券等（住民基本台帳法の適用を受けない方）

2 車両故障時の対応

（1）一般道路で車が動かなくなったときは

- ・交通の妨げにならない場所へ移動し、速やかに修理などの措置をとる。
- ・夜間は非常点滅表示灯などの点灯、停止表示器材の設置など、停止していることが分かるよう合図する。昼間は停止表示器材の設置、トランクをあけるなど停止しているのが分かるよう合図する。
- ・道路に故障車両をそのまま放置せず、非常点滅表示灯の点灯など一時措置終了後、速やかに**JAF（日本自動車連盟／サービスコール0570−00−8139／短縮ダイヤル#8139）**や修理業者を呼んで車を道路外へ移動させる。

（2）高速道路で車が動かなくなったときは

- ・他の車の走行の妨害にならないよう、路肩や路側帯に停止させ、時間帯に応じて、昼間または夜間用の停止表示器材を車の後方に置く。夜間の場合は非常点灯表示灯、駐車灯または尾灯を併せて点灯する。

  ※停止表示器材を設置する場合は、後続車に十分注意をする。
- ・車内や車両の前後での待機は危険なので、運転者、同乗者ともガードレールの外などの安全な場所に速やかに避難する。
- ・付近の非常電話で故障状況を通報する。非常電話は受話器をあげるだけで有料区間では**NEXCO東日本（東日本高速道路株式会社）**、無料区間では**北海道開発局**につながります。

（3）踏切内で車が動かなくなったときは

故障等により踏切内で車が動かなくなったときは、一刻も早く次の方法で列車の運転士に知らせるとともに、車を踏切の外に移動させなければなりません。

- ・警報機の柱などに取り付けられている押しボタン式の非常ボタンを押して列車に合図する。
- ・携帯している発煙筒などを使い、列車にわかるように合図する。

3 道路交通情報の活用

(1) テレビ・ラジオ

● **日本道路交通情報センター(平成26年4月現在)**

テレビ／NHK帯広テレビ（3ch）・NHK函館テレビ（3ch）
AM放送(札幌)／NHK(567KHz)・HBC(1287KHz)・STV(1440KHz)
FM放送／NHK札幌（FM85.2MHz）・AIR-G'（80.4MHz）
・NORTH WAVE（82.5MHz）
コミュニティFM放送／北海道地区には、コミュニティFM局23局他

※各局および平日、祝日、土曜、日曜によって放送時間が異なりますのでタイムテーブルでご確認ください。

(2) 路側放送　1,620kHz

高速道路や一般国道などの道路沿いの一定区間で、道路交通情報を放送しています。

(3) 一般電話・携帯電話

● **日本道路交通情報センター**

電話サービス／全国共通ダイヤル　050-3369-6666
（PHS・IP電話など一部の電話からは利用できません。下記各センターへおかけください）
北海道地方情報／050-3369-6601
北海道地方高速情報／050-3369-6760
携帯短縮ダイヤル　#8011

(4) インターネット

● **日本道路交通情報センター**　**http://www.jartic.or.jp/**
全国の高速道路、一般道路の交通情報を5分おきに提供する総合サイト。

● **北の道ナビ**　**http://northern-road.jp/navi/**
(独)土木研究所　寒地土木研究所が運営する道路情報総合案内サイト

● **北海道開発局**　北海道地区道路情報
http://info-road.hdb.hkd.mlit.go.jp/

● **北海道開発局**　公式ツイッター・公式フェイスブック

北海道開発局が管理する高規格道路及び国道の異常気象・災害による通行止め情報等を発信します。

【Twitter】

【Facebook】

● **北海道・北の道の駅**　北海道の「道の駅」総合情報サイト
http://www.hokkaido-michinoeki.jp/

【携帯電話版サイトの二次元コード】

4　交通事故の損害賠償など

（1）損害賠償と示談

交通事故の損害賠償額などについては、相手と話し合い（示談）をして決めることになります。示談屋などの介入を避け、弁護士や各相談所に相談するようにしましょう。示談はお互いに誠意を持って臨むことが大切です。

● **示談が成立しなかったときは**

示談が成立しない時の解決方法として調停と裁判があります。

調停は簡易裁判所に申請し、期日に出頭すると、判事や調停委員が両者の折り合いのつく案（調停調書）をまとめてくれます。

示談や調停が不調に終わると裁判になります。損害額が60万円以下の場合には「少額裁判」という簡易な制度もあります。裁判では多くの場合「和解」が勧められます。和解に応じれば和解調書がまとめられます。

いずれも、裁判の確定判決と同じ効力を持ちます。詳しくは保険会社などに相談するとよいでしょう。

(2) 交通事故被害者への警察からの情報提供

警察では、被害者や家族（遺族）の疑問に応えるため、担当捜査員（被害者対策担当者）が次のような情報を可能な限り提供することになっています。

・加害者の住所・氏名・年齢等
・加害者の検挙状況、送致先検察庁、起訴・不起訴の処分結果、起訴された裁判所

※加害者が少年の場合は、提供内容などに若干の違いがあります。

(3) 事故による心の傷のケア

事故の被害に遭った人やその家族などを対象に、心の傷を癒すためのカウンセリング機関があります。悩み事などは、こうした機関に相談することも一つの方法です。

5 交通事故の相談窓口

北海道警察		
北海道警察本部 相談センター	(011)241-9110	札幌市中央区北2条西7丁目 本部庁舎内
北海道警察本部 交通捜査課	(011)251-0110	札幌市中央区北2条西7丁目 本部庁舎内
函館方面本部 相談センター	(0138)51-9110	函館市五稜郭町15番5 方面本部庁舎内
旭川方面本部 相談センター	(0166)34-9110	旭川市1条通25丁目 方面本部庁舎内
釧路方面本部 相談センター	(0154)23-9110	釧路市黒金町10丁目5 方面本部庁舎内
北見方面本部 相談センター	(0157)24-9110	北見市青葉町6番1 方面本部庁舎内
北 海 道		
北海道交通事故相談所	(011)204-5220	札幌市中央区北3条西6丁目 道庁
渡島総合振興局交通事故相談所	(0138)47-9435	函館市美原4丁目6-16
空知総合振興局交通事故相談所	(0126)20-0044	岩見沢市8条西5丁目
上川総合振興局交通事故相談所	(0166)46-5923	旭川市永山6条19丁目
オホーツク総合振興局交通事故相談所	(0152)41-0783	網走市北7条西3丁目
釧路総合振興局交通事故相談所	(0154)43-9151	釧路市浦見2丁目2-54
十勝総合振興局	(0155)26-9249	帯広市東3条南3丁目
札 幌 市		
札幌市交通事故相談所	(011)211-2075	札幌市中央区北1条西2丁目 札幌市本庁舎1F
(一財) 北海道交通安全協会		
交通安全活動推進センター内 交通事故相談所	(011)737-8703	札幌市北区北30条西6丁目4-18

臓器提供意思表示欄の設置について

改正臓器移植法の施行に伴い、**免許証の裏面**に臓器提供意思表示欄が設けられました。

＊臓器提供意思表示欄の記入は自由です。また、記載がないからといって、運転免許行政上の取扱いに影響を与えるものではありません。

STEP

① 意思の選択

自分の意思に合う番号にひとつだけ○をしてください。

a) 脳死後及び心臓が停止した死後に提供してもいいと思われている方は、1 に○をしてください。

b) 脳死後での臓器提供はしたくないが、心臓が停止した死後は臓器を提供してもいいと思われている方は、2 に○をしてください（この場合、法律に基づく脳死判定を受けることはありません）。

c) 臓器を提供したくないと思われている方は、3 に○をしてください。[STEP④へ]

STEP

② 提供したくない臓器の選択

1 か 2 に○をした方で、提供したくない臓器があれば、その臓器に × をつけてください。
なお、提供できる臓器は、それぞれ以下のとおりです。

脳死後：心臓・肺・肝臓・腎臓（じんぞう）・膵臓（すいぞう）・小腸・眼球

心臓が停止した死後：腎臓（じんぞう）・膵臓（すいぞう）・眼球

STEP

③ 特記欄への記載について

a) 組織の提供について
1 か 2 に○をした方で、皮膚、心臓弁、血管、骨などの組織も提供してもいい方は、「すべて」あるいは「皮膚」「心臓弁」「血管」「骨」などと記入できます。

b) 親族優先提供の意思について
親族優先提供の意思を表示したい方は、日本臓器移植ネットワークのホームページ等で「親族への優先提供について」の説明をお読みいただいた上で「親族優先」と記入できます。

STEP

④ 署名など

本人の署名及び署名年月日を自筆で記入してください。

＊ 意思表示欄保護シールについては、右記にお問い合わせください。【運転免許試験場、運転免許センター、免許の更新のできる警察署など】
＊ ご本人の意思が不明な場合、ご家族の承諾で臓器を提供することができます。 ＊ 臓器提供の意思は、家族にも伝えておきましょう。

このほか、臓器提供の意思表示に関する質問等については、以下の連絡先にお問い合わせください。

公益社団法人 **日本臓器移植ネットワーク** 0120-78-1069

<パソコンサイト> http://www.jotnw.or.jp <モバイルサイト> http://www.jotnw.or.jp/m